

Aix-en-Provence, le vendredi 23 novembre 2018

Le bureau national du SNCTA
1, rue Vincent Auriol
13617 AIX-EN-PROVENCE Cedex

À

Monsieur Maurice Georges
Directeur des services de la navigation aérienne
DSNA - DGAC
50, rue Henry Farman
75015 PARIS

Objet : questions diverses du SNCTA à l'occasion du GSPST du 27 novembre 2018.

Copies : M. Barnola - SDPS, M. Bruneau - DO.

Monsieur le Directeur,

Veillez trouver ci-dessous les questions diverses du SNCTA au prochain GSPST du 27 novembre 2018 :

I. Maintien en conditions opérationnelles

Étant donné la croissance très importante des coûts de maintien en conditions opérationnelles des systèmes, le SNCTA souhaite savoir quelle stratégie la DSNA compte adopter pour maîtriser ces dépenses. Un plafond de budget MCO est-il prévu ?

II. 4-Flight

Le SNCTA demande à connaître le degré de fiabilité des plannings 4F ainsi que la stratégie de déploiement dans les CRNA de Reims, Aix et Athis après la dernière négociation avec Thalès. Par ailleurs, quels sont les plannings et les stratégies de déploiement de 4F dans les CRNA de l'ouest ?

III. SYSAT

Le SNCTA demande un point d'étape transparent sur la conduite des projets SYSAT dans le cadre du groupe 1 à Orly ainsi qu'à Roissy. Il souhaite disposer des nouvelles *roadmaps*, comprendre les difficultés actuelles dans le travail sur le traitement des obsolescences et dans celui de coopération entre les organismes, la DTI et le consortium retenu, Saab-CS.

Le SNCTA demande un point d'étape transparent sur la conduite du projet SYSAT dans le cadre du groupe 2 dans la zone fonctionnelle Sud-Est ainsi que celles Nord et Ouest. Il souhaite disposer de nouvelles *roadmaps* et comprendre les difficultés dans le processus de déploiement ainsi que dans la transformation et dans les travaux d'urbanisation.

Le SNCTA demande une estimation réactualisée des coûts globaux du programme au regard des premiers développements en y intégrant la totalité des travaux de réorganisation des vigies, d'urbanisation des salles techniques et de transformation.

IV. Salle IFR Orly

Le SNCTA souhaite connaître les avancées du projet de nouvelle salle IFR d'Orly, étroitement lié au projet SYSAT.

V. IR Data link

Le SNCTA s'interroge sur les amendes potentiellement lourdes qu'entraînerait un retard de mise en place du *Full Data link* dans tous les centres concernés. Qu'en est-il ?

VI. Suites de la panne énergie à Lyon Saint-Exupéry le 13 juillet 2018

Le SNCTA souhaite connaître les directives nationales applicables en matière de protection des secteurs de contrôle lors d'une intervention programmée sur une chaîne critique (énergie, radar, radio, téléphone).

Le SNCTA souhaite également connaître les actions mises en œuvre afin de pouvoir disposer d'un système de visualisation d'ultime secours, alimenté par des sources en énergie et données indépendantes, en cas de défaillance du système principal.

VII. Nouvelle tour de Lyon Saint-Exupéry

Entre les promesses faites aux personnels de Lyon Saint-Exupéry et la réalité du projet annuel de performance 2019 de la DGAC présenté au Parlement dans le cadre du projet de finances 2019, le SNCTA constate un monde d'écart. Les besoins sont pourtant identifiés et les attentes des personnels extrêmement fortes.

Le SNCTA souhaite donc connaître la stratégie, sincère et chiffrée, de remplacement de la tour, attendue initialement en 2017. Il souhaite connaître à ce sujet toutes les options envisagées par la DSNA.

VIII. Systèmes techniques de Lyon Saint-Exupéry

Le SNCTA souhaite connaître le calendrier de déploiement de l'ASMGCS de niveau 2 à Lyon, dont l'utilité a été rappelée en septembre 2018 à l'occasion de l'intrusion d'un véhicule sur les pistes de l'aéroport.

Le SNCTA souhaite savoir quand l'outil DMAN, livré et mis en service à Lyon contre l'avis de la plupart des experts contrôleurs participant au GT local "CDM", répondra aux spécifications décrites localement et pourtant validées par la DTI.

IX. Nouveau bloc technique de Marseille Provence

Le SNCTA soutient le courrier des personnels de Marseille Provence déplorant amèrement les multiples retards dans la date de livraison du nouveau bloc technique. Pour rappel, les contrôleurs du centre ne disposent pas de vraie salle d'approche depuis 2010. Le SNCTA s'associe à leur demande de débloquer les budgets nécessaires pour un lancement du projet dans les meilleurs délais. Quels sont les arbitrages sur le sujet ?

X. Visualisation radar à Nice

Le SNCTA demande la confirmation de l'abandon définitive du projet « Ilot 3.2 » d'installation d'un radar. Il souhaite, par ailleurs, connaître les derniers développements dans le projet de remplacement du radar de Nice rendu nécessaire dans le cadre de l'agrandissement en cours du quartier de l'Arénas.

Le SNCTA demande également un point sur les liaisons entre les antennes WAM et la salle technique ainsi qu'un planning clair de mise en service de la visualisation intégrant ce réseau d'antennes.

XI. Visualisation radar à Nantes

Le SNCTA souhaite connaître les solutions envisagées par la DO pour améliorer la détection dans les basses couches pour l'organismes de Nantes. Le refus d'installation de la technologie WAM dans l'attente de l'installation d'un nouveau radar dans le cadre du nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes ne tient plus. Quelles sont les solutions envisagées suite à l'étude de la DTI ?

XII. Visualisation WAM à Chambéry et Annecy

Le SNCTA souhaite connaître l'état d'avancement du projet d'implémentation du WAM à Chambéry et Annecy ainsi que le calendrier prévisionnel associé.

XIII. Nouvelles tours de Saint-Denis de la Réunion et de Dzaoudzi

Le SNCTA souhaite connaître les avancées des projets de nouvelle tour de Saint-Denis de la Réunion (prévue en juin 2023) et de Dzaoudzi, savoir si les difficultés foncières sont levées et si les budgets investissements d'ores et déjà réservés sont suffisants.

XIV. Modernisation technique de Nouméa - Tontouta

Le SNCTA soutient le projet d'extension de la salle technique de Tontouta qui comporte notamment la création de salles énergie et télécommunication car il l'estime nécessaire dans les projets de modernisation technique de l'organisme. Quels sont les derniers arbitrages pour ce projet ?

Il souhaite également l'assistance de la DTI pour ce qui concerne la validation des versions IRMA « WAM-NC » pour les fonctions spécifiques à la Nouvelle-Calédonie, MLAT et messages d'alertes en particulier, ainsi que pour la sécurisation des fréquences VHF. Qu'en est-il ?

XV. Modernisation technique de Tahiti

Tant du point de vue des besoins opérationnels que des problématiques techniques, le SNA Polynésie française a de nombreux points communs avec les autres centres concernés par le programme SEAFLIGHT. Par ailleurs, le SNA PF n'a pas vocation, sur le long terme, à avoir un système de contrôle unique à la DGAC. En vue du renouvellement du système de contrôle de Polynésie française, le SNCTA demande l'intégration du SNA PF dans le programme SEAFLIGHT.

XVI. CADAS / VIGIE

Le SNCTA réclame depuis des mois des arbitrages sur CADAS, remplaçant du PC RSFTA, qui recueille très majoritairement des avis négatifs (pannes fréquentes, utilisation très limitée). La DSN est-elle capable de faire évoluer CADAS pour l'amener à des fonctionnalités au moins équivalentes à celles de VIGIE ?

Nous tenant à votre disposition pour de plus amples informations, veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération distinguée.

Pour le bureau national du SNCTA



Vincent Labonne



Jérôme Lautrette



Stéphane Loné